

SENADO

SECRETARIA

DIRECCION GENERAL DE COMISIONES

XLIIIa. LEGISLATURA
QUINTO PERIODO

COMISION DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS

DISTRIBUIDO Nº 2728 DE 1994

ABRIL DE 1994

COPIA DEL ORIGINAL SIN CORREGIR

CORPORACION DE PRACTICOS NACIONALES

VERSION TAQUIGRAFICA DE LA SESION DE LA COMISION DEL DIA 6 DE ABRIL DE 1994

A S I S T E N C I A

Preside : Señor Senador Carlos Bouzas -ad hoc-

Miembros : Señores Senadores Walter Belvisi, Wilson Elso Goñi y Dante Irurtia

Secretario : Walter Alex Cofone

Invitados especiales : Corporación Uruguaya de Prácticos del Río Uruguay, Río de la Plata y Litoral Marítimo Oceánico: capitanes Jon U. Lejarcegui y Hugo Ariel Baños y doctor Juan Pablo Cajarville - abogado; Sociedad Prácticos del Puerto de Montevideo, capitanes Anibal Cabrera y Jorge Acosta y doctor Ronald Herbert - abogado

lt.

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo numero, está abierta la sesión.

(Es la hora 10 y 50 minutos)

La Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado tiene el agrado de recibir en el día de hoy a una delegación de la Sociedad de Prácticos de Puerto y también a representantes de la Corporación de prácticos del Río de la Plata y del Río Uruguay, quienes habían hecho llegar la solicitud para que esta Comisión escuchara un planteamiento, sobre el cual se nos adelantó un documento por escrito.

Tiene la palabra el Capitán Cabrera, Presidente de la Sociedad de Prácticos de Puerto.

SEÑOR CABRERA.- Ante todo, y en nombre de la Sociedad de Prácticos de Puerto y de la Corporación de Prácticos del Río de la Plata y del Río Uruguay, queremos agradecer la gentileza que han tenido los señores senadores al recibirnos en el día de hoy.

Nuestra visita tiene por objeto informar a los señores senadores sobre una serie de problemas que se nos han generado, digamos, en la parte funcional, a raíz de un decreto y posterior resolución adoptados por el Poder Ejecutivo, que entendemos no son convenientes para el país y el propio Estado.

Este año cumpliremos 165 años de labor ininterrumpida tanto en el Puerto de Montevideo, como en las aguas jurisdiccionales del país. Comenzamos nuestra actividad en el plano nacional a partir de un

decreto del General Rondeau, poco antes de que nuestro país tuviera su primera Constitución.

Seguramente, los señores senadores se preguntarán por qué traemos a colación esto. Porque desde ese entonces hasta el presente, y por los sucesivos decretos y reglamentaciones, el practicaje siempre fue responsabilidad del Estado y constituyó un elemento más en lo que hace a la salvaguardia de la soberanía nacional. Lo que estamos expresando no sólo está avalado por la reglamentación nacional, decretos y leyes sino, también, por la situación imperante en el resto del mundo. Como es sabido, nuestra actividad se ejerce a nivel internacional y se desarrolla del mismo modo en todas partes del mundo. Esto es, bajo regímenes prácticamente iguales. De pronto, en algunos pocos lugares podría decirse que los prácticos se encuentran en otra situación; pero eso no es verdad.

Concretamente, queremos plantear el siguiente problema: la dependencia que tenemos con el Estado a través de la Prefectura Nacional Naval y del Ministerio de Defensa Nacional. Lo cierto es que no debemos ni podemos depender de otro tipo de actividad. Ahora bien, el decreto dictado por el Poder Ejecutivo --que adelantamos podría modificar nuestra situación-- establece el principio de libre elección de los usuarios, máxima eficiencia, confiabilidad, mínimo costo para los usuarios, etcétera. Desde nuestro punto de vista, es muy inocente la formulación de este decreto; pero, evidentemente, ha habido alguna falla, puesto que nos ha involucrado en una situación comercial a la que ni siquiera se aludía en la Ley de Puertos. Se trata de que aquí, por viejos intereses de determinados grupos, se pretende introducir, subrepticiamente, esa nueva relación de dependencia.

Luego de dictada esta reglamentación y el decreto a que hacíamos mención, nos pusimos en contacto con diferentes autoridades del Poder Ejecutivo, quienes nos atendieron y escucharon nuestros planteos. Pero, lamentablemente, los días transcurren y hay un plazo perentorio para poner en práctica esta reglamentación. Frente a esta situación, interpusimos un recurso, que fue presentado por el doctor Cajarville --quien hoy acompaña nuestra delegación--, basado en abundante documentación y fallos jurídicos de nuestro país y también de carácter internacional.

Si los señores senadores no tienen objeciones, cederíamos el uso de la palabra al doctor Cajarville para que informe sobre el recurso interpuesto.

SEÑOR ELSO GOÑI.- Pido disculpas por la interrupción, pero creo que sería conveniente que antes de entrar en el problema de recursos se explicara cuál es la función del práctico. Por razones que se comprenderán, conozco bien el tema y me consta que no fue incluido en la Ley de Puertos ni en la reglamentación. Quizás ustedes pensaban dar esta explicación en otro momento, pero creo que para los miembros de la Comisión sería sumamente importante estar enterados de las funciones del práctico.

SEÑOR PRESIDENTE.- Aprovecho la oportunidad para hacer una sugerencia. He leído con detalle el documento que nos han alcanzado, y pienso que sería bueno para ilustración de los señores miembros de la Comisión que además de hacer referencia a las funciones del práctico, también se hablara del procedimiento de la elección de éste, a los efectos de poder ver la variación que se produce. De esta manera, se podrá comprender qué problemas crea este decreto.

SEÑOR CAJARVILLE.- Recojo la sugerencia planteada por el señor senador Elso Goñi porque me parece que se adecua a la temática. Efectivamente, pienso que debemos partir de una explicación lo más detallada y explícita posible acerca del contenido de la actividad de los prácticos. Esto es fundamental para comprender el problema jurídico y pienso que nadie mejor que los propios prácticos para explicar en qué consisten sus funciones y su actual régimen de designación.

SEÑOR LEJARCEGUI.- La actividad de los prácticos es tan vieja como la historia; se remonta al Código de Amurabi. Esta se ha ido modernizando y en la actualidad para ser práctico se requiere haber sido Capitán con mando y haber tenido el título por cinco años, haber ejercido el mando

en buques de ultramar y cabotaje y cumplir con los requisitos del concurso. Allí, con el ingreso comienza la función del práctico.

Tal como dice el reglamento --que, en general, es aceptado en todo el mundo-- el práctico es un asesor que el Capitán debe tomar para las maniobras del puerto y las navegaciones en aguas restringidas. En el caso de nuestro país, sólo los utilizan los barcos que los necesitan. Hay excepciones al practicaje, que en general se hacen cuando no está en riesgo la seguridad. Entonces, por un lado, el práctico es un profesional similar al Capitán, a quien asesora. Tiene el mando de hecho del barco y no el de derecho. En realidad, esto sucede en todos los países del mundo, puesto que está capacitado para dar órdenes. Por otro lado, como representante de la actividad marítima, está a cargo de la policía de la navegación, teniendo que cuidar el buen estado de los canales, reportar accidentes, problemas de balizamiento, que ahora se están dando mucho en los canales de Martín García y del Río de la Plata, precisamente por la pérdida de ese sistema en la Argentina. En síntesis, es la representación de la autoridad frente al Capitán en todo lo que hace a la seguridad portuaria de canales y de ríos. Como ya dije, el práctico es la persona que asesora al Capitán en los lugares que él no conoce, como por ejemplo, las aguas restringidas, los canales y las maniobras de puerto. No está subordinado al Capitán como tripulante; está en el barco y cumple órdenes en caso de emergencia, pero representa la autoridad marítima.

En general, todos los reglamentos recogen el mismo sistema que el nuestro, que consiste en un turno riguroso, que asegura al Capitán --a quien va a recibir el servicio-- que ese hombre es entrenado continuamente. No se trata de algo abierto, excepto en el caso de

Argentina --es el único país que en este momento tiene ese sistema--, y a ese respecto existe gran preocupación en la Sociedad Mundial de Prácticos. Actualmente, hay un delegado en Argentina --un práctico holandés-- preocupado por ese sistema, que no se ha dado en ningún lugar del mundo. Esto es algo extraño pues nunca hay competencia entre los sistemas de practicaje; todos los prácticos se rigen por un mismo sistema. Entonces, el turno riguroso lo que asegura es la idoneidad del práctico por entrenamiento. Por ejemplo, en este momento Uruguay cuenta con 15 prácticos de río; si tuviera 300, embarcarían una vez por año. En ese caso, ya no tendrían idoneidad, no sabrían cómo varía el río ni el estado del balizamiento. Asimismo, no conocerían la profundidad de los canales ni cómo varían los bancos. Además, si no maniobran en el puerto, es lo mismo que un chofer que no maneja, puesto que pierde la idoneidad.

Por lo tanto, la idoneidad se asegura con un número limitado de prácticos, y el turno es la manera de que todos embarquen la misma cantidad de veces.

En cuanto al nombramiento de los prácticos, hay dos sistemas. El decreto alude a la libre elección, que en este momento se lleva a cabo. Para sacar a un práctico del turno y elegirlo, se realiza un nombramiento especial; se lo quita del turno y se paga un plus por hacerlo. Sucede lo mismo, por ejemplo, en el caso de los médicos de mutualista. Habitualmente, lo consultamos mediante una órden, pero cuando requerimos su servicio en forma privada, tenemos que pagarlo. El objetivo no es recaudar, y en general los prácticos somos enemigos a ello, pues de esa manera se daría a enteder que hay diferencias entre los profesionales y no es así. Simplemente pretendemos que sea el turno

el que siempre funcione porque además de la independencia como prácticos nos asegura el continuo entrenamiento. Si dejáramos de utilizar ese sistema, dejaríamos de ser profesionales independientes tal como se define en el reglamento y pasaríamos a ser empleados de la agencia. Entonces, se perdería el control porque para ser empleado necesito violar muchas normas; de lo contrario, toman a otro. En consecuencia, se abriría ese registro y no quedaría en manos del Estado. En este momento, al ser empleados del Estado, tenemos una relación de dependencia de control con éste, pero nos da la independencia de poder decidir no hacer algo porque está en contra de la reglamentación o porque es peligroso. En otros lugares cercanos esto no está pasando y hay más varaduras que antes. Recientemente tuvimos un caso y en noviembre vino un Capitán japonés porque la empresa se negó a llevar los barcos por Martín García, ya que eran barcos de un puntal de casi 30 metros y allí hay mucho viento. Además, el Capitán nos informó que los últimos tres barcos vararon. Le preguntamos quien le había dado la información y estuvimos reunidos con la Sociedad Argentina de Prácticos de Río. Sabemos que estos tres barcos tenían prácticos argentinos, y que los dos barcos con prácticos uruguayos no tuvieron percances. De todas maneras, por otras razones, como ser las maniobras que deben realizar los barcos, el viento existente en la zona y el problema de dragados --que ya es "vox populi"--, los barcos no van por ahí.

Quiere decir que son designados por libre elección, sacándolos del turno, pero como ya dije, a los otros prácticos eso no nos gusta. Otro tema del que habla el decreto es la máxima eficiencia. Es muy curioso que esto figure en el decreto porque en los años que lleva el

sistema de prácticos no ha habido ninguna queja del armador que haya usufructuado el servicio de prácticos. En el libro de quejas de la Prefectura no existen quejas del armador en cuanto al servicio en sí. O sea que la eficiencia se está dando. Otra manera de designación es la confiabilidad del servicio, pero al no haber quejas, se supone que el servicio es bueno.

Hemos establecido una relación con otros países, sobre todo con aquellos cuyos barcos navegan en aguas uruguayas y que tienen mucha tradición marítima. Me refiero a Alemania, Francia, Italia, Japón, España, Brasil y Uruguay. Como en Argentina ya no existe el sistema, no hay forma de compararlo. Curiosamente, todos los países mencionados tienen el mismo sistema que nosotros con algunas variantes.

Con respecto al mínimo costo para el usuario, podemos decir que en Amberes, un práctico de río cuesta U$S 2.084; en Hamburgo, U$S 1.965; en Rotterdam, U$S 1967; en el Río de la Plata, en Buenos Aires, U$S 1.563 y en Montevideo, U$S 1.265. Esto, traducido al costo por milla, en Amberes es de U$S 30, en Hamburgo U$S 26, en Rotterdam U$S 164, en Argentina U$S 15 y en Uruguay U$S 12. Como sabemos, Montevideo es un puerto de libre acceso al mar, o sea que el barco se presenta en la boya eje y el práctico del puerto simplemente lo recibe, por lo que no hay practicaje de río para esta terminal portuaria. Esto se da cuando el barco viene del este, mientras que si lo hace desde la Argentina, trae su propio práctico. Los puertos que no tienen practicaje de río son los de Río Grande y de Montevideo. El resto de los puertos indefectiblemente deben usar el práctico de río ya que, por ejemplo, del Mar del Norte a Hamburgo se debe recorrer el río Elba.

El costo para los puertos mencionados sería el siguiente. Amberes, por el Escalda, U$S 2.800; Hamburgo, U$S 2.254; Rotterdam, U$S 2226; Buenos Aires, U$S 2.507; Río Grande --que no tiene río--, U$S 770 y Montevideo, U$S 372. Esto demuestra que el costo de nuestro puerto está casi veinte veces por debajo de los costos reales.

SEÑOR CABRERA.- Deseo aclarar que en ningún momento le quitamos responsabilidad al Capitán. O sea que el práctico no sustituye al Capitán. Su función es la seguridad del buque, pero quien la debe mantener en forma primordial es su Capitán. Esta no se da en primer lugar porque no corresponde y, en segundo término porque, de hecho, ningún práctico puede hacerse cargo o tomar bajo su responsabilidad un

buque en el cual se habla otro idioma, el personal obedece órdenes de otra persona y físicamente está fuera de su órbita. Además de no tener el mando, ni siquiera tiene contacto directo. El Oficial de Proa está a 150 metros de distancia, el Jefe de Máquina se encuentra a cuatro o cinco pisos por debajo.

Nuestra función es asesorar a los capitanes de barcos, pero sin restarles responsabilidad. Tanto es así que en los casos del puerto de Montevideo y del río puede suceder que el Capitán decida efectuar la maniobra sin consultar. Esto puede ocurrir en uno de cada 200 ó 300 embarques que lleguen a estos destinos. En esos casos, no podemos negarnos a que la efectúen, simplemente lo asesoramos en lo que corresponde y avisamos a las autoridades pertinentes que la maniobra está siendo dirigida y orientada por el Capitán del buque. Esta es una manera que tenemos de deslindar responsabilidad frente a la autoridad y no frente al buque.

SEÑOR ELSO GOÑI.- Si no entendí mal, el sistema actual es muy común con respecto al que se lleva a cabo en la mayoría de los puertos del mundo. Mediante este mecanismo, hay una total intependencia del práctico frente a la agencia, tanto por el sistema de elección como por el de turno.

Con respecto a este nuevo sistema, se hizo referencia a que había un decreto y una resolución. Quisiera saber si la resolución emanó del Poder Ejecutivo o del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR CAJARVILLE.- La resolución fue dictada por el Poder Ejecutivo.

SEÑOR ELSO GOÑI.- Entonces, simplemente se trata de una resolución.

Concretamente, quisiera saber si este sistema es similar al

que se está aplicando en la República Argentina.

SEÑOR LEJARCEGUI.- Creemos que esa es o puede ser la intención.

SEÑOR ELSO GOÑI.- Es evidente que allí hay una pérdida de independencia del práctico frente al empleador.

SEÑOR LEJARCEGUI.- En el Río Paraná hay cinco empresas de prácticos que actualmente están trabajando. Con ello se han aumentado los accidentes, trabajan como empleados de determinadas agencias y han perdido su independencia. Ahora, se dan cuenta del error de haberse separado, por lo que muchos se están uniendo nuevamente. Esta es la preocupación que existe en Europa, y en este momento hay un delegado holandés de la Sociedad Mundial de Prácticos en Buenos Aires.

SEÑOR ELSO GOÑI.- Quisiera saber si de las entrevistas que mantuvieron a distintos niveles del Poder Ejecutivo no existe la posibilidad de cambios con respecto a la resolución y si tuvieron alguna respuesta.

SEÑOR CABRERA.- En primer lugar, nos dirigimos a la Prefectura Nacional Naval, que es de quien dependemos en lo que tiene que ver con los controles. Se nos informó en forma correcta al igual que al Ministerio de Defensa Nacional y se nos expresó que, de acuerdo con la reglamentación actual, se cumplía con los cometidos indicados en la resolución del Poder Ejecutivo. A pesar de que esto no se tomaba como sistema, se cumplía con la posibilidad de que la agencia, en algunos casos excepcionales, pudiera elegir su práctico. En otra parte del informe, la Prefectura Nacional Naval señaló la conveniencia de mantener el sistema porque es el que se aplica a nivel internacional y es el más lógico.

En segundo término, fuimos a hablar con el señor Ministro de Defensa Nacional, quien nos atendió correctamente. En esa ocasión,

según nos lo había solicitado, le brindamos una profusa documentación, y nos manifestó que las opiniones de la Prefectura Nacional Naval y la suya habían sido elevadas al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, concretamente, al señor subsecretario Barbé. En la tarde de hoy, habrá una nueva reunión con el señor Barbé y tenemos la esperanza de que se haya estudiado toda la información que le entregamos en la primera entrevista, oportundidad en la que nos pusimos a sus órdenes. Creemos que vamos a obtener un buen resultado en esta ocasión.

Tal como lo planteamos anteriormente, los plazos van corriendo, por lo que tenemos necesidad de expresar esta situación antes de que se dicte un nuevo decreto.

SEÑOR HERBERT.- Si me permiten, y avalado por mi independencia, voy a plantear directamente el tema.

No es que exista en el Poder Ejecutivo --nadie lo ha dicho-- una manifiesta intención de llegar a determinada solución, pero sí es evidente la presión que ejercen las agencias marítimas para controlar esta actividad. Es verdad que a partir de la reestructura del puerto ha variado todo lo que tiene que ver con el funcionamiento comercial y, en ese sentido, las agencias marítimas han luchado mucho por obtener dicha modificación. Sin embargo, actualmente el tema se plantea con un servicio que no tiene los visos de las prestaciones comerciales que, normalmente, se realizan en el puerto, tales como suministros, remolcaje, etcétera. Naturalmente, nos referimos a un servicio que tiene otra naturaleza. Creo que el exceso consiste en que se percibe una notoria presión sobre las autoridades por parte de las agencias marítimas para tener también bajo su égida --esto significa la libertad de elección, tener sus propios Prácticos-- este servicio, y los Prácticos creen que éste no tiene la misma naturaleza que los otros de carácter comercial.

De modo que, sin perjuicio de todas las reformas que puedan introducirse al servicio portuario para hacerlo más eficiente, hay algunos sectores que no pueden perder su autonomía, su naturaleza, etcétera.

Reitero que quería referirme directamente al aspecto central del tema para dejar bien claro por qué se plantean los temores, los cuestionamientos y los problemas.

SEÑOR CAJARVILLE.- A esta altura, creo que luego de todo lo que se ha dicho, mi mayor aporte consistiría en hacer una especie de resumen del

tema, enfocado fundamentalmente desde el punto de vista jurídico, de las normas que están vigentes.

La actividad de los Prácticos, hoy por hoy, es cumplida por profesionales que actúan liberalmente, que han adquirido esa calidad luego de una larga experiencia y de un concurso muy riguroso tomado por la autoridad. A pesar de que se trata de una actividad que es desempeñada por profesionales que no son funcionarios públicos, la misma es controlada y dirigida por la Prefectura Nacional Naval.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera saber cuál es la autoridad ante la cual se da el concurso.

SEÑOR CAJARVILLE.- Concretamente, se trata de la Prefectura Nacional Naval.

Como decía anteriormente, se trata de una actividad controlada y dirigida por la Prefectura Nacional Naval --es lo que dice la ley vigente--, es decir, por una dependencia del Comando General de la Armada y, por ende, del Ministerio de Defensa Nacional y del Poder Ejecutivo. Si bien se trata de una actividad que se financia con el pago de los propios usuarios, de los armadores a través de sus agentes, es controlada y dirigida --reitero-- por el Estado.

En esta realidad actual surge la resolución del Poder Ejecutivo a la que aquí se ha aludido. El motivo de alarma de los Prácticos, que nos ha traído a esta Comisión, es que en dicha resolución el Poder Ejecutivo dice, explícitamente, que instruyan a sus servicios para que estudien el régimen de practicaje sobre la base del principio de libre elección por el usuario. Dicho principio no está dispuesto aún, no está vigente, pero a él aludió explícitamente el Poder Ejecutivo al encomendar a sus servicios que estudien un nuevo r é g i m e n de practicaje

nacional. De manera que, en cierta forma, hay un pronunciamiento del Poder Ejecutivo en cuanto a establecer un régimen que modifique de modo radical el que está vigente, imponiendo en su lugar uno de libre elección del Práctico por parte del usuario.

No obstante, los Prácticos sostienen --y a mi juicio, es de toda evidencia-- que su actividad es incompatible con un principio de libre elección por el usuario aplicado radicalmente. Como se ha explicado anteriormente, el principio de libre elección existe limitadamente para casos especiales establecidos en la reglamentación vigente aunque, según se me ha explicado, se aplica con cierta elasticidad, lo que lleva a que la posibilidad de elección se dé en casos que no son exactamente los previstos.

Sin embargo, el sistema de libre elección es ontológicamente incompatible con la actividad de los Prácticos, porque ésta --y ya ha quedado suficientemente claro-- se cumple por razones de interés público. La primera de ellas es la propia seguridad de la navegación, pero también hay otras, como por ejemplo, el cumplimiento de toda la legislación aduanera, incluso sanitaria, y de poliaía marítima, que es sustancialmente ajena a toda posible elección por el usuario. Decir que éste puede elegir al Práctico sería tan absurdo --y quiero poner ejemplos de actividades posiblemente más conocidas-- como que el Banco Central estableciera un régimen por el cual los Bancos privados pudieran elegir los inspectores que los van a inspeccionar o que las empresas, frente a la Dirección General Impositiva, tuvieran la posibilidad de elegir a aquéllos que van a controlar si pagan o no en debida forma los impuestos.

SEÑOR ELSO GOÑI.- A efectos de entender bien lo que se está planteando,

voy a poner un ejemplo grueso. Si se produce una irregularidad en la carga aduanera, el Práctico actúa como policía en ese caso. Por el nuevo sistema, no vamos a decir que el Práctico no va a actuar pero, evidentemente, estaría en una situación embarazosa porque va a actuar frente a sus empleadores.

SEÑOR CABRERA.- El día de hoy, evidentemente, es de mal tiempo, uno de esos en los que, como suele ocurrir, el Práctico de puerto normalmente es llevado a tomar una decisión más allá de su competencia. Como se podrán imaginar, en este momento debe haber algún barco que esté entrando al Puerto de Montevideo, el cual debería ser cerrado porque hay vientos de 70 kilómetros por hora. Normalmente, el único que puede determinar si la maniobra es viable o no, es el Práctico, porque el Capitán no conoce los elementos que lo puedan ayudar o la posición del muelle al que va a ir atracar, así como las condiciones en que se encuentra el resto de los elementos de la maniobra. Entonces ésta, a juicio del Práctico que está actuando, no debería hacerse en el día de hoy.

Para poner un ejemplo, si yo dependo de la agencia y ésta me avisa --como suele hacerse-- que hay tantos camiones, tantas manos de estiba tantos contenedores, tantos elementos, tanto dinero en juego, y que sólo cuatro o cinco horas de demora del barco significarían una pérdida imponente, quizás tenga que arriesgar el puerto --no hablo del barco-- para contentar a mi empleador porque, de lo contrario, éste no me empleará más.

Esta situación que parece tan curiosa, precisamente, está siendo usada por algunas personas que pueden influir --y de hecho lo están haciendo-- sobre el señor Barbé. Ocurre exactamente lo mismo que pasó hace poco tiempo cuando, habiendo vientos de cien kilómetros por hora, un Práctico entró un buque, luego salió y volvió a entrar, hasta que, finalmente, lo pudo atracar. Esa persona, que recién había comenzado sus tareas como Práctico, --no lleva más de un año como tal-- demostró confiabilidad y eficiencia. Sin embargo, la Agencia piensa que será mejor tener su Práctico bajo su mando.

Nos encontramos, por lo tanto, frente a un problema del Puerto de Montevideo mientras que nuestros colegas del Río tienen un problema de soberanía y de seguridad en cuestiones que pertenecen al Estado.

SEÑOR BELVISI.- Quisiera formular una puntualización para ver si hemos comprendido bien qué es lo que se está perdiendo o lo que está en juego en este asunto. Además, deberé ausentarme unos minutos, pero creo que los señores Prácticos han realizado una exposición suficientemente amplia cuidadosa y detallada.

En síntesis, con la relación de dependencia se estarían perdiendo determinadas garantías de los intereses generales. Es decir que están en juego los intereses generales, que no estarían salvaguardados por alguien que tuviera independencia en la función que cumple.

SEÑOR CAJARVILLE.- A propósito de lo que se acaba de expresar, quiero señalar que, aun cuando formalmente en las normas del nuevo régimen se mantuviera la independencia del Práctico, y se dijera que éste sigue teniendo la posibilidad de efectuar la denuncia a que se refería el

señor senador Elso Goñi, más allá de la forma, la posibilidad de libre elección, en los hechos, colocaría a los Prácticos en una situación de subordinación frente a los Agentes y a los Armadores. El trabajar no dependería de la voluntad de los distintos Agentes y Armadores. De manera que, no se trata de lo que las normas le impongan al Práctico ni de la independencia que éstas le aseguren, sino de que, más allá de lo que establezcan las leyes, un principio de libre elección imposibilita la independencia del Práctico.

Creo que está demostrado que ontológica y sustancialmente el régimen de los Prácticos es incompatible con el principio de libre elección por parte del usuario. El Poder Ejecutivo ha manifestado que dicho principio está impuesto por ley. Este es otro aspecto que hay que aclarar, porque de ser así, el Poder Ejecutivo debería aplicar ese principio. Sin embargo, ocurre que no es así. Efectivamente, la Ley de Reforma Portuaria incluye el principio de libertad de elección por parte de los consumidores en el artículo 13. En esa disposición el decreto reglamentario ubica también al principio de libre elección por los consumidores. Este principio está nítidamente establecido en la ley para las contrataciones que celebre la Administración Nacional de Puertos, es decir, las que se refieran a actividades de índole sustancialmente comercial, que son las que tiene a su cargo dicha Administración.

La actividad de los Prácticos no está vinculada a la Administración Nacional de Puertos, sino a la Prefectura Nacional Naval y, a través de ésta, al Comando General de la Armada y al Ministerio de Defensa Nacional. Esto no es por casualidad ni por un capricho organizativo, sino porque los intereses que están en juego son

precisamente de aquellos que están a cargo del Ministerio de Defensa Nacional. Son intereses de soberanía nacional en el sentido más estricto, no relativos a determinada economía, sino a la actividad de la Policía Marítima y la seguridad de la navegación, o sea aspectos que están a cargo del Ministerio de Defensa Nacional.

El principio de libre elección de los consumidores está contenido en la ley pero no para la actividad de los Prácticos que, incluso en la ley, figura fuera del principio mencionado. Quiere decir que este principio no se impone legalmente al Poder Ejecutivo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera realizar dos consultas. Supongo que posteriormente tendremos que conversar con autoridades para formarnos una opinión sobre este asunto y determinar qué alcance tiene el decreto sobre el que hemos estado hablando con los señores visitantes.

Hoy en día, la actividad de los Prácticos está limitada a determinado número de personas. Como explicaba el Capitán Lejarcegui, esto se debe justamente a que la limitación hace que el individuo esté permanentemente reciclado en la actividad y no pierda actualidad en el conocimiento del Puerto, de los canales y demás. Los precios que se pagan tanto en el Puerto de Montevideo como en el río Uruguay, son los más baratos de todos los que aquí se mencionaron. Entonces, quisiera saber quién determina o determinó la limitación de la cantidad de personas que pueden ejercer la actividad y cómo se maneja cada aumento, es decir si existe algún acuerdo con la Prefectura Nacional Naval.

Por otra parte, me gustaría saber quién determina los precios y cómo se fijan.

SEÑOR LEJARCEGUI.- Ambas cuestiones están contenidas en el Reglamento General de Practicos. La fijación del número de Prácticos depende de

los viajes que se hagan anualmente. Cuando aumenta el tráfico se divide el número de barcos que han entrado o navegado por aguas jurisdiccionales por un coeficiente que, en el caso del río Uruguay es de alrededor de sesenta embarques y para el Puerto de Montevideo es de ciento noventa y ocho. Esta cifra da el número de Prácticos que tiene que haber. La cantidad ha variado: cuando comencé como Práctico éramos ocho y ahora somos quince. Nunca puede haber una disminución porque no se puede echar a nadie. Puede haber personas que entraron como Prácticos y abandonaron su forma de trabajo --muchos de nosotros fuimos Capitanes de barcos de carga--, no pudiendo dedicarse a otra actividad. El número queda limitado y es obligatorio para las Corporaciones.

En cuanto a la fijación de las tarifas, también figura en el Reglamento y en ella intervienen todas las partes: la Prefectura Nacional Naval, el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, los Prácticos, el Centro de Navegación Transatlántica y representantes de los Agentes Marítimos. Todos se ponen de acuerdo y se hacen modificaciones al Reglamento y a las Tarifas.

Si los señores senadores desean, puedo dejarles una copia con la comparación de las cifras.

SEÑOR PRESIDENTE.- A mi juicio, eso sería conveniente.

SEÑOR ELSO GOÑI.- El señor Presidente recién expresaba que, naturalmente, esta Comisión decidirá posteriormente a qué autoridades citar a los efectos de conversar sobre el tema. Sin embargo, considero que sería conveniente mantener un contacto con ustedes para que nos vayan informando acerca de las tratativas que están realizando. Tengo entendido que en el día de hoy tendrán una entrevista con el doctor Barbé que puede ser importante. Entonces, creo que sería bueno que la

Comisión vaya conociendo el tono de solución del problema.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia de los señores representantes de las Corporaciones de Prácticos Nacionales.

Se levanta la sesión.

(Es la hora 11 y 39 minutos)